

## la lettre de l'ORT

Octobre 2015

### Sommaire

#### Tribune libre

COP 21 TRANSPORT..... 1  
Des actions et un enjeu clé pour le climat

#### Actualité législative

Un été sous le signe  
des transports ..... 2 et 3

#### Transport en commun

La sécurité est l'affaire de tous ..... 4

## Tribune libre

### COP 21

#### TRANSPORT - Des actions et un enjeu clé pour le climat

Du 30 novembre au 11 décembre 2015 la France accueillera la 21ème conférence des parties de la convention cadre des Nations Unies sur le changement climatique (COP21). Elle doit aboutir à la signature d'un accord international juridiquement contraignant sur le climat, applicable en 2020, qui permettra de contenir le réchauffement global en deçà de 2 °C d'augmentation de la température moyenne de la planète entre le début de l'ère industrielle et la fin de ce siècle (2100).

En France, le transport est le principal contributeur (27,0 %) des émissions de gaz à effet de serre (GES). Sa part s'est alourdie depuis 1990 (21,7 %) mais semble stabilisée depuis 2010. Entre 1990 et 2013, les émissions de GES des transports ont augmenté de 0,4 % en moyenne annuelle, avec toutefois une inversion de tendance depuis 2004.

Des actions sont engagées depuis plusieurs années, et pour réduire les impacts de ce secteur sur le climat, seule une combinaison d'actions peut apporter des résultats significatifs. Elles portent sur la technologie (motorisation plus propre par exemple), la logistique, et l'aménagement du territoire, qu'il s'agisse de transport de personnes ou de biens. Pour accompagner cela, la puissance publique a mis en place des outils réglementaires, mais également des outils financiers et techniques permettant de faciliter et d'accélérer le changement.

L'ADEME, opérateur de l'Etat, y contribue techniquement et financièrement, aux côtés de ses partenaires naturels - Etat, collectivités, entreprises ou associations :

- soutien à la recherche, et à l'innovation, au travers de différents appels à projets et appels à manifestation d'intérêt, de financement de thèses
- accompagnement d'expérimentations, impliquant différents acteurs tels que des entreprises (constructeurs, équipementiers, chargeurs, transporteurs,...), des collectivités, des universitaires, des usagers.
- mobilisation d'acteurs spécifiques dans des opérations collectives : c'est le cas de l'opération « objectif CO2 - les transporteurs s'engagent », mise en place en 2008 avec les professionnels du transport routier de marchandises et de voyageurs, laquelle a permis une réduction des émissions de CO2, des économies sur le poste carburant, et induit des changements de comportements.

L'ensemble de ces actions concourt à faire émerger de nouveaux modèles de transport, au sens économique et territorial, plus respectueux de l'environnement.

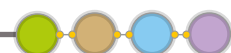
Michel PEYRON

Directeur régional de l'ADEME Midi-Pyrénées



Michel PEYRON

Directeur régional de l'ADEME Midi-Pyrénées



# Actualité législative

Un été 2015 sous le signe des transports, de la mobilité et de la transition énergétique

## « Loi Macron »: ce qui évolue dans le transport en autocar

La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « loi Macron », a été promulguée et publiée au Journal officiel le 7 août 2015. La libéralisation du transport en autocar longue distance sur le territoire français est l'une des dispositions majeures de ce texte législatif.

Il ouvre à la concurrence le transport de passagers par autocar pour les services réguliers interurbains en France, en autorisant le lancement de nouvelles lignes nationales.

### Que dit ce texte, concrètement ?

2 régimes applicables suivant une notion de seuil kilométrique :

- Désormais, suivant les dispositions de la loi n° 2015-990, les entreprises de transport public routier de personnes établies sur le territoire national peuvent lancer de nouvelles lignes et ainsi assurer des services réguliers interurbains. Un régime de liberté d'entreprendre total pour la desserte de liaisons de plus de 100 km, aucune autorisation n'est nécessaire.
- Les régions ou les départements pourront toutefois réguler les liaisons inférieures ou égales à 100 kilomètres. Ainsi, pour les projets de service assurant une liaison dont deux arrêts sont distants de 100 kilomètres ou moins, un système déclaratif est prévu auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer). Cette déclaration sera publiée sur le site internet de l'Arafer. Il s'agit ici d'une ouverture régulée dont les modalités d'application seront fixées par décrets. Sur cette distance, si l'autorité organisatrice de transport souhaite refuser ou limiter cette ouverture, elle devra alors le justifier et saisir l'Arafer dans un délai de deux mois à compter de la publication de la déclaration préalable à l'ouverture. En cas de saisine, les opérateurs privés ayant un projet d'ouverture de ligne d'autocar devront obtenir le feu vert de l'Arafer, chargée de contrôler l'absence de risques économiques sur les autres lignes de service public routières ou ferroviaires susceptibles d'être concurrencées. (articles L. 3111-17 à L. 3111-21 du code des transports).

Pour le suivi de cette réforme, à l'échelle de chaque région française, l'Arafer établira annuellement un rapport portant sur les services de transport public routier de personnes librement organisés. Il comportera toutes recommandations utiles et sera adressé au Gouvernement et au Parlement.

« **Loi Macron, réforme territoriale, échéances en matière de sécurité... Rarement les vents nouveaux auront autant soufflé sur l'autocar que durant les années 2014-2015** »  
« **Il faut s'en réjouir mais rester vigilant** ».

(Michel Seyt, Président de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs - Extraits rapport d'activités 2014-2015 FNTV)

## Créations de lignes

### Cas n°1 : Service libéralisé

Avec seuil > à 100 km



> à 100 km : librement organisé par les entreprises sans déclaration préalable auprès de l'Arafer.

### Cas n°2 : Déclaration préalable

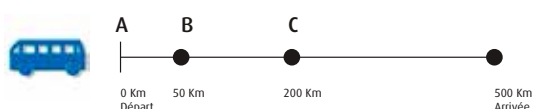
Avec ou sans point d'arrêt prévu



≤ à 100 km :  
- déclaration obligatoire auprès de l'Arafer  
- possibilité d'opposition motivée d'une Autorité organisatrice  
- publication de l'avis conforme de l'ARAFER (autorisation, limitation, interdiction).

### Cas n°3 : Déclaration préalable

Notions de seuil et de commercialisation



L'opérateur privé est soumis à déclaration si et seulement si, il souhaite commercialiser des trajets entre A et B (distance < à 100 km). En l'absence de vente de billets entre A et B aucune déclaration préalable n'est à déposer auprès de l'Arafer.

● = point d'arrêt



Le cabotage reste possible dès lors que la desserte intérieure est adossée à une autorisation internationale.

Toutefois, le nombre de places commercialisées, pour assurer des liaisons nationales, ne peut, à aucun moment du trajet, excéder 50% de la capacité du véhicule.

Une ligne régulière internationale comportant des points d'arrêt distants de 100 kilomètres ou moins sur le territoire national est également soumise au régime déclaratif auprès de l'Arafer.

## En savoir plus :

LOI n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (JORF n°0181 du 7 août 2015). [Télécharger](#)

Décret n° 2015-1170 du 22 septembre 2015 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services réguliers interurbains de transport public routier de personnes librement organisés. [Télécharger](#)

Arrêté du 22 septembre 2015 fixant les normes d'émission de polluants atmosphériques des véhicules assurant des services réguliers interurbains de transport public routier de personnes librement organisés. [Télécharger](#)

## Loi NOTRe :

### nouvelle étape au niveau des compétences « transport »

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 (LOTI) a opéré un partage des compétences "Transport" entre 3 échelons territoriaux que sont les communes ou leurs groupements, le département et la région.

La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite "loi NOTRe", a été publiée au Journal Officiel du 8 août 2015 et définit notamment une nouvelle répartition des compétences entre les collectivités en matière de transport.

Les attributions des collectivités sont maintenant strictement définies grâce à la disparition de la clause de compétence générale qui pouvait générer des complexités administratives.

#### Qui fait quoi ?

- Les régions auront désormais la charge de l'aménagement stratégique et durable de l'espace, spécialement à travers les transports collectifs.
- Les régions voient leur compétence renforcée sur les transports hors agglomération (transport interurbain par autocar, transport scolaire, TER, etc.).
- Toutefois, lorsque, à la date de publication de la loi du 7 août 2015, il existe déjà, sur un territoire infrarégional, un syndicat mixte de transports ayant la qualité d'autorité organisatrice en matière de transports urbains et de transports non urbains, ce syndicat conserve cette qualité.
- Toutefois, les régions pourront déléguer leur compétence en matière de transport scolaire.

Selon les termes de l'article L. 3111-9 du code des transports, « si elles n'ont pas décidé de la prendre en charge elles-mêmes, la région ou l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains pourrait confier par convention, dans les conditions prévues à l'article L. 1111-8 du code général des collectivités territoriales, tout ou partie de l'organisation des transports scolaires au département ou à des communes, des établissements publics de coopération intercommunale, des syndicats mixtes, des établissements d'enseignement ou des associations de parents d'élèves et des associations familiales. L'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains pourra également confier, dans les mêmes conditions, tout ou partie de l'organisation des transports scolaires à la région ».

Il est également prévu que les compétences des départements en matière de transport soient transférées à la région dix-huit mois après la promulgation de la loi. Cependant, le transport scolaire spécial des élèves handicapés reste dans le giron des départements.

Les communes et les communautés de communes quant à elles conservent dans le cadre de ce texte leur responsabilité sur les transports urbains.

#### En savoir plus :

LOI n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (JORF n°0182 du 8 août 2015)

[Télécharger](#)

## Loi TECV :

### engagements relatifs à la transition énergétique pour la croissance verte

Les dispositions contenues dans la loi n°2015-992 du 17 août 2015 affichent une nouvelle étape au niveau de la politique énergétique, en particulier des objectifs communs pour réussir la transition énergétique, renforcer l'indépendance énergétique et lutter contre le changement climatique.

Ce texte fait également état d'un ensemble de dispositions relatives à la mobilité, entre autres :

- Renouvellement du parc en véhicules propres
- Déploiement de l'infrastructure de charge électrique
- Utilisation des énergies renouvelables dans les transports
- Création des zones à circulation restreinte
- Plans de mobilité d'entreprise
- Création d'une indemnité kilométrique vélo pour les salariés
- Modification de la définition du covoiturage
- Création du plan de mobilité rurale, etc.

#### Nouvelle définition du covoiturage

Art. L. 3132-1 du code des transports

Le covoiturage se définit comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1 de ce même code.

#### En savoir plus :

LOI n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (JORF n°0189 du 18 août 2015)

[Télécharger](#)

## Parution :

MEDDE

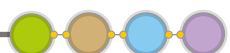
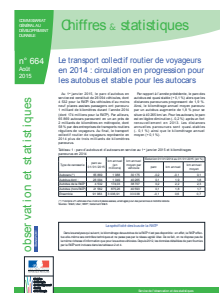
Commissariat général au développement durable  
SOeS

Chiffres & statistiques

n° 664 - août 2015

Le transport collectif routier de voyageurs en 2014

[Télécharger](#)



# Transport en commun de personnes par autocar et sécurité des personnes

La sécurité est l'affaire de tous ...

Une prévention renforcée, pour un transport plus sûr, depuis le 1er septembre 2015

## Généralisation du dispositif éthylotest anti-démarrage

Au 1er septembre 2015, l'éthylotest anti-démarrage (EAD) est devenu obligatoire dans tous les autocars immatriculés en France. En conséquence, à partir de cette date, les autocars non équipés ne pourront pas circuler (*arrêté du 13 octobre 2009 introduisant un article 70 bis à l'arrêté du 2 juillet 1982*).

Ce dispositif participe à la sécurité et au climat de confiance entre conducteurs et usagers. Il empêche le démarrage de l'autocar si la concentration en alcool de l'air expiré atteint 0,09 milligramme/litre.

Cet équipement doit être installé soit par le constructeur de l'autocar, soit par un installateur désigné par le constructeur, soit par un installateur indépendant qualifié.

Les EAD sont soumis à un contrôle périodique annuel dans un centre qualifié. Une fois cette vérification effectuée, une mention est apposée sur l'instrument avec la date limite de validité.

Outil au service de la prévention dans l'entreprise.

L'EAD enregistre les données et les conserve pendant 45 jours.

L'analyse régulière des données par l'employeur est un outil de management et d'accompagnement des salariés.



### En savoir plus :

Guide pratique FNTV ( mise à jour janvier 2015 - PDF 942,4 ko)

[Télécharger](#)

## Obligation d'équiper tous les autocars immatriculés en France de ceintures de sécurité



A l'heure où tous les médias nous informent, à juste titre, des règles de sécurité sur la route, il est rappelé qu'à l'échéance du 1er septembre 2015, la généralisation de l'obligation d'équipement des autocars en ceintures de sécurité est entrée en vigueur (*arrêté du 13 octobre 2009 introduisant un article 70 ter à l'arrêté du 2 juillet 1982*).

L'ensemble de ces mesures permet de confirmer le haut niveau de sécurité du transport routier de voyageurs, qui constitue un vecteur important du développement des transports collectifs en France.

## AGENDA – Manifestation ORT

Dans le cadre de ses échanges thématiques, l'ORT Midi-Pyrénées organise un colloque :

« **Évolutions des modes de motorisation - Où en est-on ?** »

**vendredi 27 novembre 2015** de 8h45 à 12h45  
à la CCI de région Blagnac (31)

L'innovation sera au cœur de ces débats et nous vous invitons d'ores et déjà à inscrire cet événement sur vos agendas.

Retrouvez toute information utile sur le programme ainsi que les modalités d'inscription sur notre site internet :



[Télécharger](#)

L'ORT Midi-Pyrénées est une association loi 1901 rassemblant des partenaires du transport en Midi-Pyrénées: organisations professionnelles, chambres consulaires, Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement et d'autres administrations, Conseil régional, autorité organisatrice de la mobilité, etc.,

**directeur de publication :** Jean-François Brou – **rédacteur en chef :** Olivier Calvet – **rédactrice :** Suzanne Soubrenie-Bordet – **conception :** DREAL/CSM/IC/Communication

L'animation et le secrétariat de l'Observatoire Régional du transport Midi-Pyrénées sont assurés par le DREAL Midi-Pyrénées, division Transport routier: 1, rue de la cité administrative, 31074 Toulouse Cedex 9, tél: 05 61 58 54 09, fax: 05 61 58 55 48.

[www.ortmidipyrenees.com](http://www.ortmidipyrenees.com)

**impression :** Imprimerie Lecha

**dépôt légal :** octobre 2015

**ISSN :** 1625-6034